

ZiL 111 1964–67

NEVS-brevet **måndag 9 september**
Föregående **fredag 6 september**

1. **Provkörning av BMW 118d Automat**
2. **Provkörning av Porsche 718 Spyder**
3. **Prov: Mercedes GLS är den uppdaterade Range Rover-dödaren**
4. **Ford GT**
5. **Många förare irriterar sig på sina bilars hjälpmedel**
6. **Batterier med rekordhögt energiinnehåll presenterade**
7. **Volkswagens Twin-Dosing SCR-teknik med dubbel AdBlue-insprutning**
8. **Skönheten såldes för nära 100 miljoner på auktion**
9. **Renovera Volvo B18 på tre minuter**
10. **Ny lag kan vara på gång för elsparkcyklar**
11. **BMW M3 E30 1987–1991**
12. **Grattis Nissan Micra!**
13. **Charles Leclerc tog andra raka på Monza…**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Provkörning av BMW 118d Automat

Mikael Stjerna 1 september 2019

Helt nya BMW 1-serie är rymligare och kaxigare – och framhjulsdriven!



När första 1-serie kom 2004 var det många BMW-puritaner som rynkade på näsan. En BMW i golfklassen? Nej tack! Men åren gick och det visade sig att marknaden visst var mogen för en bayrare i halvkombiformat. Nu är det dags igen för BMW:s fans att förfasa sig. Nya 1-serie är nämligen F-R-A-M-H-J-U-L-S-D-R-I-V-E-N.

Jag lämnade en blankrad här för att nyheten verkligen skulle sjunka in. Men egentligen ska man inte bli alltför chockad. Man har ju sett det komma – bakhjulsdrift och raka sexor ligger inte riktigt i tiden när man ska göra bilar i kompaktklassen. För övrigt har BMW 2-serie Active Tourer varit i produktion i fem år, med familjebuss-look och framhjulsdrivning. Varumärket har överlevt, mot alla odds.

Dessutom är nya 1-serie en fining på vägen. Chassit är hämtat från Mini och har vässats med ett flertal nya förkortningar. ARB – Aktornahe Radschlupfbegrenzung” – är en slags avancerad antispinnfunktion som förkortar tiden mellan signal och reaktion. ARB-tekniken är ett carry-over från BMW i3 och dämpar understyrningstendenserna som finns i framhjulsdrivna bilmodeller. Standard är också DTC, Dynamic Traction Control, som flyttar fram antisladdsystemets ingrepp så långt som möjligt, för vänner av o-assisterad körning.

Enligt BMW sätter man en ny standard för kördynamik i kompaktklassen. Jag skulle inte skriva under på den beskrivningen. Däremot tycker jag att BMW lyckats riktigt bra med att kombinera bra åkkomfort med ett visst mått av körglädje. Med framhjulsdrivningen har BMW lyckats öka innerutrymmena, något som alltid har varit 1-series akilles-häl. Jämfört med förra generationen är benutrymmet tre centimeter bättre i baksätet. Men att kalla det rymligt vore att ta i.

Jag hade förväntat mig mera av en bil med för storleksklassen generösa 2,67 meter i hjulbas. Takhöjden bak är bra. Men insteget till baksätet är trångt, skorna liksom fastnar i dörröppningen på vägen in. Och är man på väg till mittplatsen tvingas man bresa, mansgris eller inte, på grund av kardantunneln.



Interiören är i stort sett hämtad från 3-serie.

Den finns på alla versioner, inte bara de fyrhjulsdrivna. Det finns nämligen båda sorterna i programmet. 1-serie börjar med bensindrivna 118i, dieseldrivna 116d och 118d, alla framhjulsdrivna. I toppen på menyn hittar vi fyrhjulsdrivna 120d xDrive och sportversionen M135i xDrive. Mer om sistnämnda i separat presentation.

Bilen jag provkör först är 118d på 140 hästkrafter. En väldigt välisolerad diesel som smyger fram i 1 600 varv på motorväg. Motorljudet hörs mest på tomgång, när vi kommer ut på landsväg drunknar det lilla motorknattret i väg- och vindljud. Färddatorn indikerar att den nöjer sig med 0,6 liter per mil. NEDCkorr värdet är 0,44 liter mil.

En kalasmotor, men tyvärr lär den ratas av många köpare eftersom den går på diesel. Extra sorgligt i detta fall eftersom BMW är den tillverkare som har kommit längst med avgasreningen. När tyska bilistorganisationen ADAC testade dieselbilars utsläpp i verklig körning i vintras var det BMW X1 med just 18d-motorn som gjorde bäst ifrån sig. I både testbänk och i verklig körning låg NOx-utsläppen under lagkraven.

Hybridmodellen lyste med sin frånvaro under presslanseringen. Men det lär komma en hybridversion om något år, BMW har ju lovat elektrifiering i alla modellserier.

BMW vill gärna vara ”förarens bil” och det är väl därför de har utrustat provbilen med sportstolar. Synd, för jag tycker de kunde ha varit aningen mer generösa i bredden. Nu sitter jag väldigt tight, även när skålningen är inställd i bredaste läget. Mer sport-uttryck: Innertaket är svart och kupén är mörk.

Fönsteröppningarna baktill är avsmalnande och C-stolpen saknar fönster helt och hållet. Lägg till en liten bakruta och du har receptet för trendig bildesign av i dag – och för dålig runtom-sikt. Men det gör ingen större skada, 1-serien är lättparkerad ändå tack vare att man har vårdat de kompakta yttermåtten. Bilen är till och med några millimeter kortare än föregångaren, nya 1-serie är 4,32 meter lång och passar klockrent mitt i C-segmentet.



BMW har lyckats riktigt bra med att kombinera bra åkkomfort med ett visst mått av körglädje.

Instrumentpanelen har i stort sett hämtats från nya 3-serie men anpassats till 1-series mått. Vi känner igen det digitala klustret i TFT-skärmen, mittsektionens skärm och klimatknappar. Det är lovvärt att man har delat upp funktionerna, men värmeknapparna lämnar en del övrigt att önska. De är små, blanka och kräver att man tar ögat från vägen. Vad är det för fel på ett vred?

Precis som de andra nya modellerna från BMW har den ”System 7.0” med stor skärm och uppkopplingsmöjligheter. Av alla nya finesser tycker jag den digitala nyckeln är vettigast. En digital nyckel laddas ned i din telefon, sedan öppnar du dörren genom att hålla telefonen mot dörrlåset. Vill du låna ut bilen kan du skicka den digitala nyckeln till dennes smarta telefon. Men röststyrningen har inte hängt med utvecklingen, BMW kan inte svenska.



Ingen elektrifiering ännu men det är på gång.



Tredelat baksäte är något som sticker ut i storleksklassen. Bra!

Designmässigt har det hänt saker främst i fronten. BMW har som bekant drabbats av svår njursjukdom som får organen i fråga att expandera. Nya 1-serie är inget undantag, utan är tvärtom svårt drabbat. Strålkastarna är också större och som kronan på verket har man satt dit ett par ståendes luftintag som verkar hämtade från Toyota Prius. Det låter som en eftergift för 100 miljoner bilköpande kineser. Men i verkligheten ser bilen bra ut, inte sant?

Bagageutrymmet rymmer 380 liter, 1 200 liter med fällda ryggstöd. Normalt i klassen. Baksätet har ett tredelat ryggstöd, en lyxig detalj som uppskattas inte bara av skidåkare. Fälls ryggstöden framåt blir lastgolvet dock inte riktigt plant.

Sammantaget känns nya 1-serie som ett stort kliv framåt, främst för infotainmentdelen och för det större innerutrymmet. Om det räcker för att öka närvaron på marknaden lär bli en prisfråga när den börjar säljas i slutet av september. Framhjulsdriften? Äntligen!

BMW M135i xDrive – Hårdingen



Bilbytet under provkörningen ger helt nya intryck. Jag kliver in i en mörkblå M135i xDrive. Fyrhjulsdriven, sänkt tio millimeter och försedd med BMWs hittills starkaste fyrcylindriga motor – 306 hästkrafter ur två liters cylindervolym.

Chassit är ställbart från hårt till stenhårt, det här är en bil som vill köras aktivt. Styrningen är mer direkt än vanligt, ”M Sport Steering” kallas det. Jag kör inte på någon racerbana, men de småkurviga landsvägarna i Bayern är ett utmärkt surrogat.

Med gas ut ur kurvan känns skillnaden jämfört med de framhjulsdrivna syskonen. Standard är en Torsen-differential som låser framhjulen, M-sportfjädring och M-sportbromsar. Karossen är styv i sig och M135i har styvats upp extra med förstärkta krängningshämmare.

Fabriken anger 0-100 km/h på 4,8 sekunder om man utnyttjar Launch Control, något som måste vara en av bilvärldens minst använda finesser.

Tre frågor



Marcel Wiets – *Projektledare, BMW Digital Services.*

När kommer BMW:s röststyrning på svenska?
– Vi arbetar med att integrera fler och fler språk, men jag kan inte kommentera när vi kommer med svenska.

Jag kan förstå att det är smart att styra komplicerade aktiviteter med rösten, men vad är det för poäng med att be om lite mer värme i kupén muntligt? Det går ju fortare att ställa om värmen med fingret.
– Om du kör på en hårt trafikerad gata så kan det vara besvärligt att ta blicken från vägen för att lokalisera knappen. Det är helt enkelt så mycket enklare att säga ett kommando till bilen. Vi jobbar med att göra fler och fler funktioner tillgängliga med röstkontroll.

Finns det skillnader mellan olika marknader när det kommer till hur mycket man använder röstkontrollfunktionen?
– Det finns skillnader. Många i Kina använder det, och även i USA. I Europa finns det skillnader mellan marknaderna, men det ökar.

Det här är nytt!

Framhjulsdrivning
1-serie bygger på samma plattform som Mini och har blivit framhjusdriven.

Design
Fronten sticker ut, kaxigt.

Motor
Toppversionen M135i får den starkaste fyran någonsin i en BMW.



Nu går det också att få 1-serie med panoramaglastak.

BMW 118d Automat

Pris Ej fastställt, säljstart 28 september 2019.

Motor
Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 16,5:1. Borrning/slag 90,0/84,0 mm, cylindervolym 1 995 cm3. Max effekt 150 hk (110 kW) mellan 2 500-4 000 r/min, max vridmoment 350 Nm mellan 1 750-4 000 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, framhjulsdrift. 8-växlad automatlåda alt 6-växlad manuell låda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 205/55 R16.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 267, längd 432, bredd 180, höjd 143, spårvidd f/b 156/156. Markfrigång 15. Tjänstevikt 1 505, maxlast 475, max släpvagnsvikt 1 300. Tank 42 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 380-1 200 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 8,4 s, toppfart 216 km/h.

Bränsleförbrukning
(NEDC): Stad 0,48 l/mil, landsväg 0,38 l/mil, blandad körning 0,41-0,44 l/mil. CO2 108-116 g/km.

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Skatt
3 136 kronor per år under de tre första åren, därefter 2 070 kronor per år.

Rivaler



Audi A3 30 TDI
Audi A3 30 TDI har en 1,6 liters dieselfyra på 116 hästkrafter och en saftig prislapp. Bara fem-dörrars sedan 2018.
Pris: 271 300 kronor.



Alfa Romeo Giulietta B-Tech 1,4 120 hk
För den som verkligen vill ha något udda i garaget. Giulietta är snygg, trevlig på vägen men inte särskilt rymlig. B-Tech-versionen har en rad mörkglansiga detaljer.
Pris: 239 000 kronor.

GALLERI
BMW 1-serie 2020
136 bilder

2. Provkörning av Porsche 718 Spyder

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-08-31, 09:06

Nästan full pott men med en viktig nackdel



Äntligen en ny Spyderversion av Porsche Boxster, med sexcylindrig motor kopplad till en manuell växellåda. Man får nästan tre stycken mot en 911 Speedster!

VAD ÄR NYTT? 718 har kommit i extra sportigt Spyderutförande, med enklare tygtak och mycket mer motor jämfört med 718 Boxster. Men det är inte råa prestanda man får för de 150.000 kr extra som Spyder kostar jämfört med Boxster GTS. Toppfart 301 km/h mot 290 men GTS är 0,3 sekunder snabbare till 100 km/h (med Sport Chrono och PDK).

Strax bakom ryggen ligger en nyutvecklad boxersexa på fyra liter som ger 420 hk och andas utan turbohjälp – man slipper alltså en tvångsmatad fyra som låter som en Subaru. Där är bilens stora klo.

Tekniskt sett är nya Spyder väldigt lik 718 Cayman GT4, vilket betyder att det är en riktigt sportbil med stora delar av hjulupphängningarna från 911 GT3! Jämfört med Boxster får man ett 30 milimeter lägre chassi med aktiva dämpare, förstärkta bromsar, mycket mer marktryck, klibbigare sportdäck, två snygga pucklar bakom ryggen och ett råare utseende. Men vikten ökar med hela 45 kg – sexcylindrigt väger.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Det korta svaret: Fantastisk! Men låt oss gå ner i detalj. Motorn vaknar till liv och gången är ultrajämn. Den låter kraftfullt men går så mjukt att jag saknar "sexcylindriga vibrationer". Det har förmodligen att göra med de nya Piezoinsprutarna som fördelar bensinen i fem exakt reglerade doser under varje cykel. Ett 12 kilo tungt partikelfilter bidrar även det till en något dämpad ljudbild.

Nya strängare bullerkrav och finare teknik innebär tyvärr en tydlig nackdel: det betyder att den nya motorn inte rosslar, låter och lever lika intensivt – känns det som. Att aktivera sportavgasläget märks mer på knappen som lyser röd än i öronen. Men maxvarvet ligger på 8.000 r/min och den sexväxlade manuella lådan med kort spak är helt underbar att spela med.



Mycket trevlig alcantara-klädd ratt och redig "gammaldags" förarmiljö med mycket knappar. Hög kvalitetskänsla. Infotainmentsystemet är inte lika modernt som i nya Porsche 911.



Tyvärr är utväxlingen så hög att man aldrig kommer förbi tvåans växel inom hastighetsbegränsningen. En lägre utväxling på de fem första växlarna hade varit skojigare. Varför bilen ska toppa 301 km/h kan man fundera på. Det blir inte heller en galen kraftexplosion som i GT3 på 9 000 varv. Men finessen med mellangas vid nedväxling som Porsche kallar Auto Blip är härlig, däremot bjuds inte avgasknallar vid gasuppsläpp.



Snyggt tygtak, som kräver lite fix och trix innan det är nerfällt.
Vingen åker upp automatiskt vid 120 km/h.



Styrningen är finkänsligt delikat och chassit inget annat än suveränt. Även i sportläget känns bilen bekväm och på vanliga vägar är man Stålmannen, det går inte att komma i närheten av bilens grepp.

Du måste ut på en racebana för att utforska gränserna och om du gör det känner du dig som Felix Rosenqvist på 80 procents attack – löjligt bra kontroll. Det här är en seriöst snabb och ytterst snäll bil som inte skrämmer slag på dig.

Med tyktaket under kåpan är vindrufset lagom påträngande, det känns att man åker öppet. Men ljudbilden blir faktiskt lägre än i den täckta Cayman GT4 där kupén blir resonanslåda. Med taket på är det bullrigare än i vanliga Boxster eftersom man bara får ett lager tyg.

Att ta av taket är relativt bökigt, först måste den bakre luckan lossas, sedan gäller det att finna de små tryckknapparna i tygtakets bakre vingar, därefter ska taket lossas i framkant och som final får man själv lyfta och trycka ner det på plats. Det går någorlunda snabbt när man övat, men det är inget som görs kvickt om regnet skulle överraska.



Hyfsat vindskydd men inga värmeutblås i nackstöden.

NÖRDFAKTA. Namnet 718 kommer från en tävlingsversion av klassiska Porsche 550 Spyder – James Deanbilen. 718 tillverkades mellan 1957 och 1961 och hade en fyrcylindrig boxermotor! Det byggdes både en RSK-version samt en RS60. Därtill tog Porsche fram en ensitsig Formel 2-variant. Man byggde också en Formel 1-version kallad 787.



BORDE JAG KÖPA EN. Vill du ha en riktigt snygg, klassisk öppen sportbil av hög kvalitet finns det inget bättre på denna sida miljonen. Okej, priset lär sticka iväg en del när du byggt din egen bil, men den är fortfarande mycket prisvärd jämfört med storebror Porsche 911 Speedster – som i grunden är en GT3 och går loss på 2,9 miljoner.

Turbobefrielse och manuell låda är härligt och Spyderkarossen är underbart kaxig. Jämfört med en vanlig Boxster lär andrahandsvärdet bli än stabilare och habegäret är definitivt större. Som cabriolet är den däremot sämre, och är du ute efter ett vasst sportredskap för bankörning är täckta 718 Cayman GT4 råare.

Till skillnad från föregångaren är tillverkningen inte begränsad, men det är däremot lång väntetid. Hur mycket tålamod har du?

PORSCHE 718 SPYDER TEKNISKA DATA

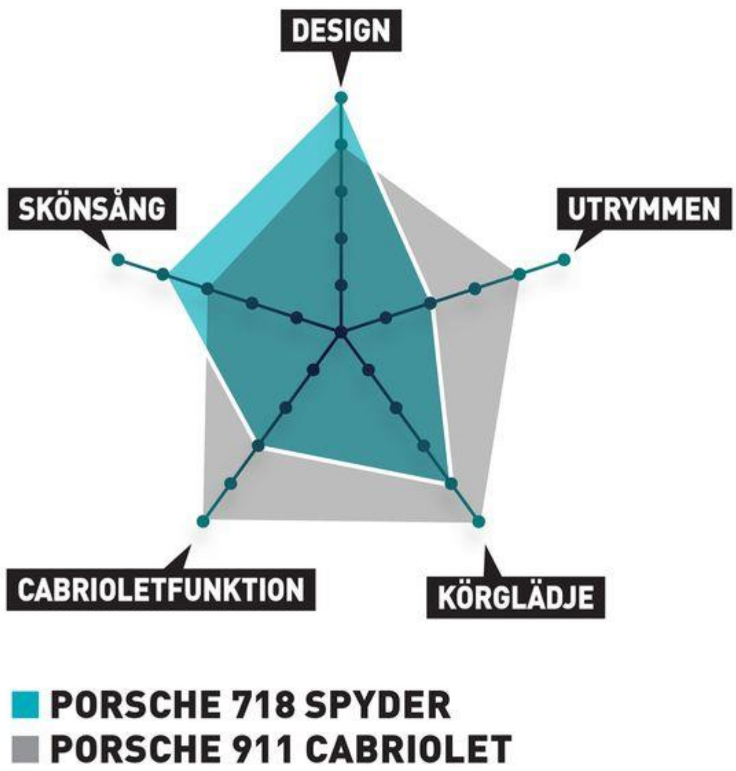
MOTOR: B6, bensin, 3 995 cm³, 420 hk vid 7 600 r/min, 420 Nm vid 6 000–6 800 r/min, 6-växlad manuell, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 430/1 801/ 1 258 mm. Axelavstånd 2 484 mm. Tjänstevikt ca 1 790 kg. Bagagevolym 150 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,4 sek. Toppfart 301 km/h. Förbrukning WLTP 11,0 l/100 km, CO_2 249 g/100 km.

PRIS: Från 940 000 kronor. Svensk säljstart nu. Väntetid, leverans nästa år.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Vägegenskaper, format, prestanda, utseende, sex cylindrar.

SÄMST: Lite tamt motor/avgasljud, hög utväxling, omständig fällning av taket.

★★★★½

Alrik Söderlind

3. Prov: Mercedes GLS är den uppdaterade Range Rover-dödaren

Av Heinrich Lingner, Publicerad i dag, 07:58

Massiva lyxsuven GLS ska vara en S-klass för alla underlag, enligt Mercedes. En första provtur i Utah visar att den gör (nästan) allting rätt.



Med Offroadteknik-paketet ombord
finns det knappt något som kan stoppa bjässens framfart.

VAD ÄR NYTT? Den största stjärnprydda suven går in i sin tredje generation och passar samtidigt på att växa på samtliga ledder. Med en längd på över 5,2 meter (och med nästan två meters bredd) utklassar GLS också det konkurrerande flaggskeppet BMW X7 med några centimeter. Även axelavståndet har ökat med 60 mm till hela 3 135 mm. I sitt standardutförande är bilen sjusitsig men den kan även utrustas med sex säten.

Exteriört känner man omedelbart igen nya GLS fast med en uppdaterad och fräsch formgivning. Även insidan är bekant. Den verkar vara lånad från lillebror GLE och känns en aning diskret och nästan ordinär för en bil av GLS kaliber.

MBUX-systemet med sina dubbla skärmar dominerar förarplatsen. Det kan även byggas ut med skärmar i andra stolsraden samt med ytterligare en beröringskänslig skärm för att styra samtliga funktioner. GLS är ett tekniskt spektakel och uppvisningsfartyg kan tyckas. Här saknas ingenting.

Utrymmet på samtliga platser är minst sagt gigantiskt. Eller vad sägs om att även personer över 190 cm kan sitta bekvämt på den sista stolsraden? Bekvämlighet stavas med stora bokstäver här och GLS är precis som en lyxsedan på styltor.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? För att testa flaggskeppets körduglighet både på och vid sidan av vägbanan befinner vi oss i den amerikanska delstaten Utah, närmare bestämt i Wasatch National Forest. Vägen genom det 350 kvadratkilometer stora området är bitvis så pass brant och trång att man i vanliga fall endast vågar sig dit med fyrhjulingar. I vanliga fall ja, men nu är det ingen vanlig dag. Idag kämpar en 2,5 ton tung koloss av smått monstruösa mått mot naturen.



Interiören känns igen från GLE. Lika funktionellt, men kanske lite väl diskret för en lyxlimpa som GLS.

Dagens testbil är en GLS 580 4Matic vars fyra liter stora V8 inte har några som helst problem att driva bilen uppför de branta och steniga backarna. Med 489 hk och 700 Nm samt 22 hk och 250 Nm från startmotorn/generatorn vet GLS hur man pratar allvar med vilket underlag som helst.

Men nej, för tillfället finns inte GLS 580 att beställa utan potentiella köpare får än så länge hålla till godo med de mindre dieselversionerna 350 d samt 400 d. Vid ett senare testtillfälle visar dieselspisarna inte mindre stenhård kompetens i terrängen än den övermäktiga åttacylindern.

Mäktig känns även bjässens körkomfort. Airmatic-chassit tillsammans med det nya systemet E-Active Body Control (teknikpaketet 103 500 kronor) får bilen att formligen glida över vilket hinder som helst med ett otroligt lugn. Även över större stenbumlingar tar sig GLS med majestätisk lätthet.

I de sällsynta fallen att terrängen visar sig vara för svår har man förhoppningsvis kryssat för Offroad-teknikpaketet (21 900 kronor) som hjälper till även i de knivigaste fallen. Men nu är ju GLS trots allt ingen hårdkokt terrängkrigare utan övertygar framför allt med sanslös komfort på asfalten.

Mest förvånansvärt är ändå med vilken lätthet bjässen tar sig över kurviga och trånga bergspass utan att man behöver dela ut åksjuketabletter till samtliga passagerare. Styrningen är knivskarp och finkänslig och det elektroniska chassit motverkar de flesta karossrörelser effektivt.

Man skulle kunna tro att bromsarna börjar svikta efter dussintals svängar i hög fart med en blåval på knappt 2,5 ton, men icke. Deras ståndaktighet kan nästan jämföras med kung Leonidas bragd med 300 spartanska krigare mot den persiska invasionen år 480 f.Kr.

NÖRDFAKTA. Trots att GLS kvalitetsmässigt känns som en stridsvagn och är ett teknikpumpat mästerverk av tysk ingenjörskonst är det dock en sanning med modifikation. Visserligen är bilen utvecklad och formgiven i Tyskland men den byggs trots allt på andra sidan Atlanten i Tuscaloosa, Alabama.



BORDE JAG KÖPA EN? Konkurrensen bland lyxsuvarna är stor. Känns en Q7 för tam? Du tycker att BMW X7 är ful som stryk och att en Range Rover är en alldeles för vanlig syn på våra gator? Då är GLS lösningen du har väntat på. Ett överflöd av teknik, lyx och utrymme för samtliga åkande.

Dessutom är vetskapen om att ens bil är större än konkurrenternas inte heller fel. Inga nackdelar alltså? Jodå, som vanligt kryddar Mercedes sina skapelser med en saftig prislapp. Då behöver man inte ens kolla på tillvalslistan. Den enda ljuspunkten i det finansiella dilemmat är att GLS faktiskt är riktigt bra utrustad även utan dyra tillval. Alltid något.

MERCEDES GLS 350 d 4MATIC

TEKNISKA DATA

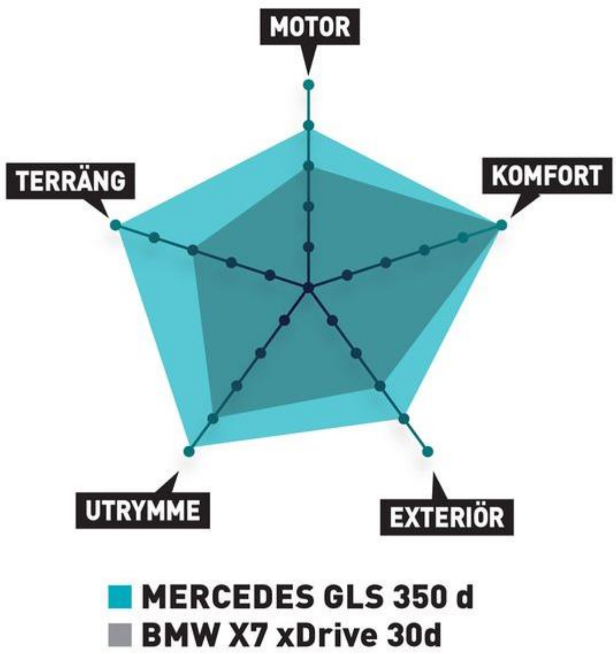
MOTOR: R6, turbo, diesel, 2 925 cm³, 286 hk vid 3 400 r/min, 600 Nm vid 1 200 r/min. 9-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 5 207/1 956/ 1 823 mm. Axelavstånd 3 135 mm. Tjänstevikt 2 485 kg. Bagagevolym 355–2 400 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,0 sek. Toppfart 227 km/h. Förbrukning NEDC 7,6 l/100 km. CO_2 200 g/km.

PRIS: Från 862 900:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Utrymmen, komfort, terrängduglighet, teknikstinn utan dess like.

SÄMST: Priset.

★★★★★

HÖGSTA VÄXELN

4. Ford GT

Av Andreas Bergman

31 augusti, 2019

Är detta ens lagligt?



Ford är ett bilmärke med med ett oerhört brett spektrum bilar. På ena sidan har vi ruskiga modeller som EcoSport, Ka+ och Galaxy. På andra sidan finner vi dock fantastiska bilar som Fiesta ST, Focus RS och Mustang GT. Och det visar sig att Fords vill påöka denna disparitet ytterligare genom nya Ford GT som inte kan påstås vara något annat än en väglaglig Le Mans-bil. Vi trodde aldrig att vi skulle få en chans att testa den såvida vi inte på något mirakulöst vis kunde införskaffa en själva, så inte undra på hur upphetsade vi blev när Ford frågade om vi inte skulle testa en på bana. Sagt och gjort, låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera Ford GT.

Till skillnad från andra bilar i klassen är Ford GT en banbil som har gjorts väglaglig vilket blir omedelbart uppenbart när man beskådar den. Här är det funktion över form som gäller, och resultatet är både spektakulärt och dramatiskt. Hela bilen är byggd av kolfiber, till och med interiören och fälgarna. Karossen har håligheter för aerodynamik likt en McLaren 720S, måsvinge-liknande dörrar, samt aktiv downforce både fram och bak. Ford GT har ett utseende som för tankarna till ett skelett, vilket är en passande liknelse. Ingen försöker maskera att det rör sig om en oerhört seriös banbil som gör allt för att förbättra aerodynamik och köregenskaper.



På insidan har inte heller Ford försökt maskera GT:s potens. Ratten är fyrkantig och har enormt mycket knappar, man omges av kolfiber, och stolarna är ungefär lika mjuka och sköna som en hög med lava-sten. Men av en anledning. Så fort man startar bilen skriker motorn till liv, en motor som har fått viss kritik för att det ”bara” är en 3,5-liters mittmonterad V6 och inte något större. Men motorn är uppskrämd till hela 655 hästkrafter och det märks lika tydligt som det höga, raspiga motorljudet. Accelerationen är nämligen minst sagt påtaglig.

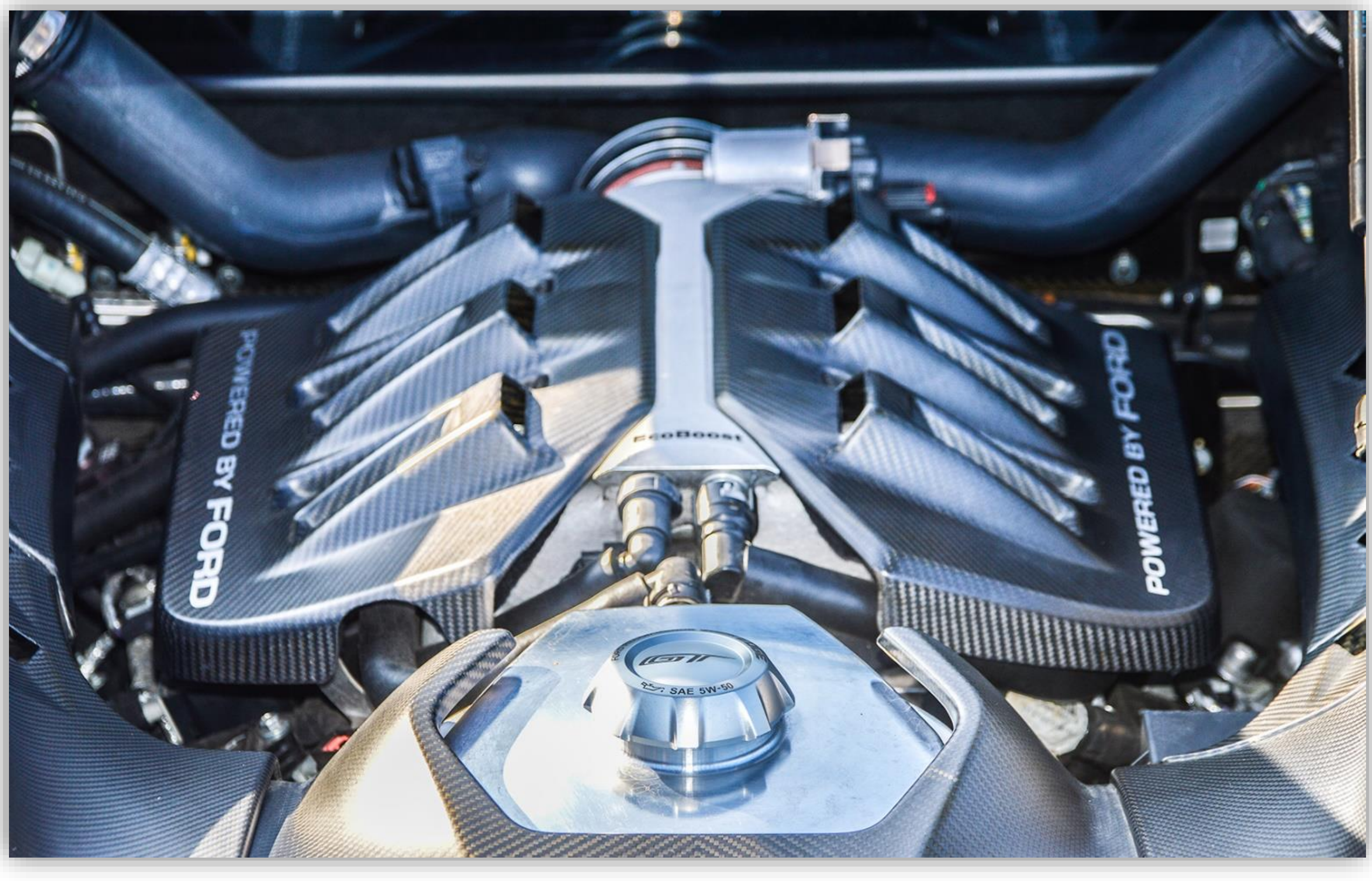
Det är dock inte accelerationen som är det häftigaste när man pressar GT runt en bana utan hur oerhört effektiva de keramiska Brembo-bromsarna är. I princip varje gång jag kom till en kurva var jag tvungen att omprogrammera hur långt innan man måste ställa sig på bromspedalen. Man ser dessutom bakvingen flyga upp i backspegeln likt på en Bugatti Chiron när man bromsar, vilket adderar till sensationen.

På raksträckorna skriker motorn, det vibrerar och sinnena blir nästan överbelastade med alla intryck man måste ta in och smälta. En Ford GT är lika avslappnande att köra som en häst som just satt sin hov i ett näste med jordgetingar, och minst lika upphetsande. Den är också betydligt mer förlåtande än man förväntar sig. Till skillnad från i en 911 GT3 RS vet man exakt var gränsen är och hur man ska parera de eventuella misstag man gör. Den är relativt lätthanterlig men kräver ändock fullt fokus för att ta sig an den utmaning som en Ford GT faktiskt är.





Sammanfattningsvis är inte nya Ford GT något annat än fullkomligt sensationell. Det här är en bil som man förväntar sig ska ha sponsorklistermärken och breda skärmkjolar för att markera att det är helt olagligt att lämna en racerbana med bilen. Men nej, den är alldeles väglaglig. Ford GT är en bil utan hud. Det finns inga skyddande lager för att skärma föraren från den råa, fulländade körupplevelsen. I Sverige är det få förunnat att faktiskt ha möjlighet att regelbundet ratta en GT, 16 personer för att vara exakt. Och de har betalat runt 5,5 miljoner riksdaler för att få en av de 1 350 bilar som ska byggas över sex år, oh vad jag avundas dem.



Ford GT

Motor:	3,5-liters, V6, bensin, 650 hästkrafter, 746 newtonmeter
Kraftöverföring:	7-stegad automat, bakhjulsdrift
Acceleration 0-100 km/h:	3,3 sekunder
Toppfart:	348 km/h
Vikt:	1385 kg
Mått (längd/höjd/bredd):	4763/1110/2113mm
Pris:	Cirka 5 500 000 SEK

BETYG

Exteriör	★★★★★
Interiör	★★★★☆
Körglädje	★★★★★
Valuta för pengarna	★★★½☆
Relativ praktikalitet	★★½☆☆
Ha-begär	★★★★★
Relativ prestanda	★★★★½
Teknik	★★½☆☆
Motorljud	★★★★★
Komfort	★★☆☆☆

SAMMANFATTNING

Ford GT bjuder på en körupplevelse som är få förunnade vilket är synd. Bilen är nämligen helt spektakulär bakom ratten. Hade jag fått justera vårt betygssystem för att gälla superbilar hade den omedelbums fått 5 stjärnor.

3.9

★★★★☆

TOTAL POÄNG

Andreas Bergman

Chefredaktör och medgrundare. Inbiten miljöaktivist och nästan lika stort fan av Dacia som Marcus Berggren.

ALLT OM BILAR

5. Många förare irriterar sig på sina bilars hjälpmedel

Publicerad 1 sep 2019 09:30

Att man kan bli irriterad av olika förarhjälpmedel kan vara förståeligt, enligt en undersökning som genomfördes i USA svarade 23 procent att hjälpmedlen var irriterande.



Kia Stinger presterade bästa i undersökningen.

En stor undersökning på 20 000 nya bilägare i USA har analyserat hur 38 olika nya tekniska hjälpmedel påverkat bilägarnas 90 första dagar med sitt fordon

Många svarade att de klagade över filhållningssystemet och andra system som hindrade föraren från att byta fil. 23 procent svarade att systemet var irriterande och av dessa stängde 61 procent av hjälpmedlen helt och hållet.

De 21 procent av förarna tyckte att förarhjälpmedlen var enbart var lite irriterande stängde trots detta av systemem.

LÄS MER: Kia: ”Vi är för första gången större än Volvo i Sverige”

Kia Stinger bäst i undersökningen

– Några märken lyckas göra deras säkerhetssystem effektiva utan att vara ansträngande. Några är bra på en aspekt men svagare på andra, och andra märken kämpar med båda, säger Kristin Kolodoge, vd för Driver Interaction & and Human Machine interface Research på J.D Power och fortsätter:

– Det är därför 90 procent av ett visst märkes kunder vill ha filhållningssystem till sin nästa bil, medan enbart 59 procent av ett annats märke säger samma sak.

Undersökningen tog även upp CarPlay och Andrioid Auto. 69 procent av bilägarna som hade förstnämnda och 68 procent som hade det sistnämnda hjälpmedelet svarade att de vill ha något liknande system i sin nästa bil.

Den modell som ”presterade” bäst i undersökningen var Kia Stinger, men även Hyundai Kona, Toyota C-HR, Kia Forte, Chevrolet Blazer och Fort Expedition klarade även sig bra.

elbilen i Sverige

6. Batterier med rekordhögt energiinnehåll presenterade

Text: Lotta Hedin

Publicerad: 2019-08-27

Företaget TeraWatt Technology uppger att de lyckats ta fram solid-state batterier med rekordhög energidensitet: 432 Wh/kg. Tredjepartstester ska enligt företaget ha gjorts för att verifiera kapaciteten.



Den höga energidensiteten kan till exempel jämföras med de batterier som finns i nuvarande Teslabilar, som rymmer cirka 247 Wh/kg.

Målsättningen är att de nya batterierna, som går under namnet Tera 3.0, ska rymma 450 Wh/kg. De är dock inte i tänkta för elbilar i första hand, utan för nästa generations smartphones med mera, och kommer enligt företaget finnas tillgängliga på marknaden 2021-2022.

Företaget har också elbilsbatterier under utveckling, Tera 4.0. De ska enligt TeraWatt rymma 500 Wh/kg. När de kommer erbjudas till biltillverkarna är inte klart.

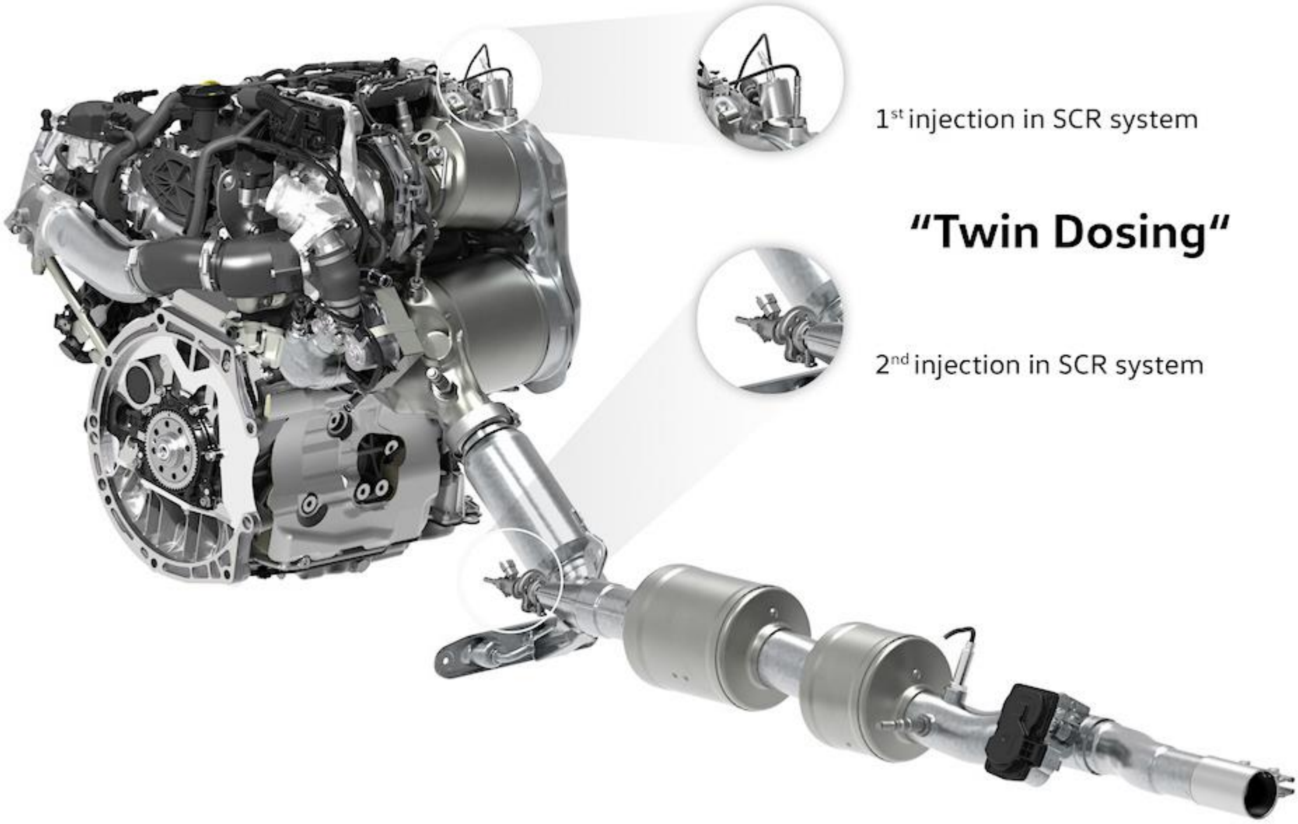
Lotta Hedin

auto motor & sport

7. Volkswagens Twin-Dosing SCR-teknik med dubbel AdBlue-insprutning

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-08-31, 16:28

En ny typ av reningsteknik – Twin-Dosing SCR – blir standard på VW:s 2,0-liters TDI-motorer. Finns hos nya Passat och alla dieselalternativ hos Golf 8, som premiärvisas om ett par veckor. Så här arbetar reningstekniken.



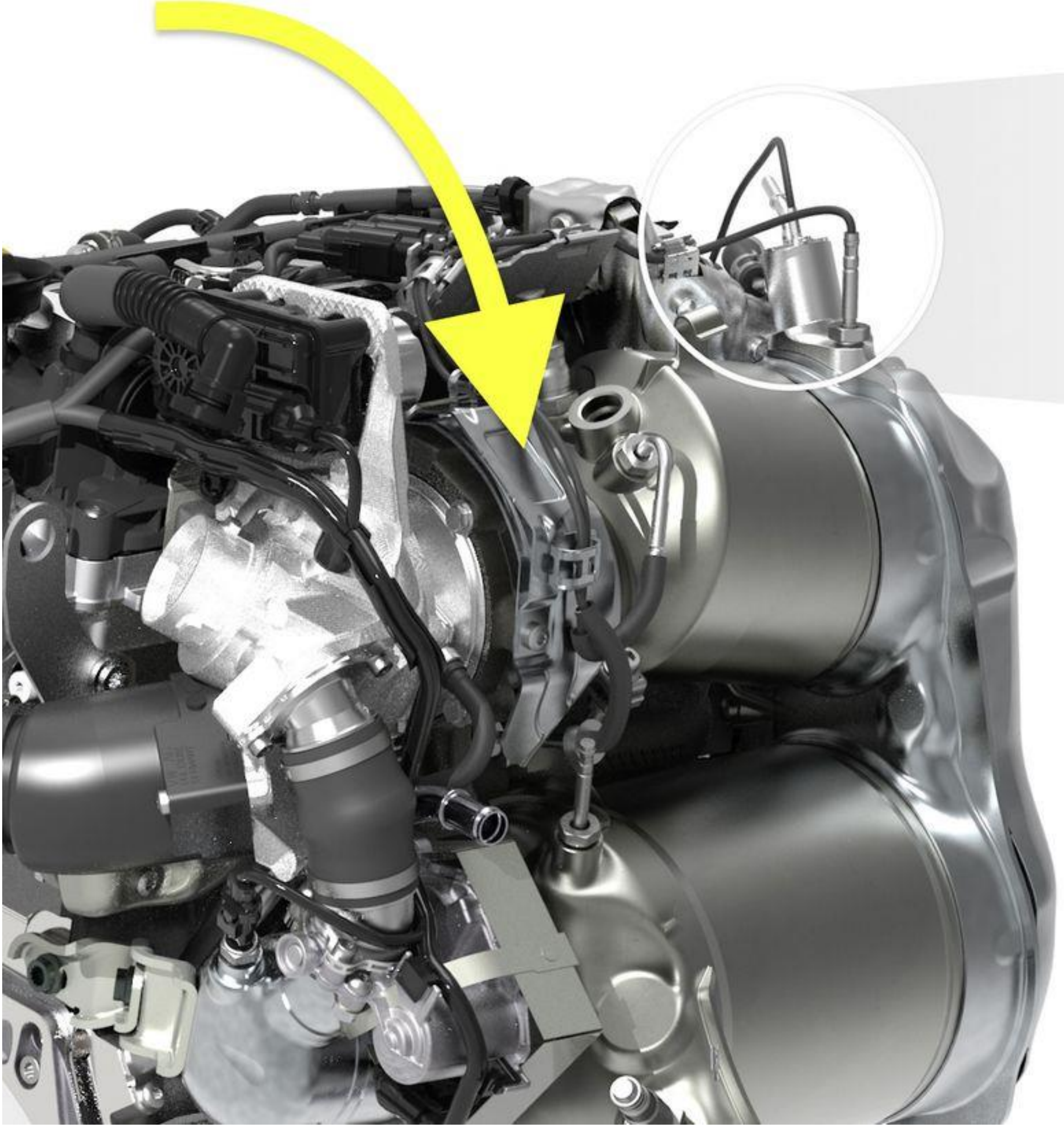
Det nya med Twin-Dosing tekniken är att AdBlue-vätskan sprutas in på två ställen, inte ett.

Sedan 2018 använder Volkswagen SCR-katalysator på sina dieselmotorer för att sänka avgas-utsläppen. Men nu inför VW nästa steg för att ytterligare rena avgaserna över ett större temperaturområde – "Twin-Dosing SCR".

SCR-tekniken, "Selective Catalytic Reduction", behöver AdBlue-vätska för att katalysatorn ska kunna omvandla NOx. Ammoniaken (NH3) i AdBlue sprutas in i avgaserna och då omvandlas kväveoxiderna (NOx) till kväve (N2), samma ämne som finns i luften vi inandas (tillsammans med syre). Omvandlingen sker i SCR-katalysatorn som är invändigt belagd med ämnen som ska starta den kemiska reaktionen.

Det idealiska temperaturområdet för SCR-katalysatorn att arbeta är mellan 220–350 grader, då sker en reduktion av NOx på över 90 procent. Efter att motorn startats – kallstart – tar det ett antal sekunder innan avgastemperaturen kommer upp i 180 grader, då omvandlingen av NOx inleds.

Ju längre bort från turbons utlopp som man kommer i avgassystemet, desto kallare är avgaserna. Av den anledningen har moderna dieselmotorer ett extremt kompakt avgasreningssystem där de viktigaste komponenterna sitter direkt efter turbon.



När Mercedes för fyra år sedan presenterade en ny, modulär motorfamilj hade man bland annat skapat ett extremt kompakt avgasreningssystem. Partikelfilter och SCR-katalysator satt på motorn, direkt efter utloppet på turboaggregatet. Premiärmotorn var 2-liters dieseln OM654, som sedan följdes av den raka dieselsexan OM656.

De här idéerna blev ögonöppnare för flera andra biltillverkare, bland annat Volvo. Det sägs att när Volvo-ingenjörerna såg Mercedes OM654 slängde de ritningarna till sin nya dieselmotor och började om från början.

Även Volkswagen var tidigt ute med den här typen av kompakt avgasrening. "Sportdieseln" 2,0 TDI med 240 hk från 2014 hade ett liknande arrangemang. Pilen pekar på avgassidan på turboaggregatet och direkt efter kommer det runda partikelfiltret, munstycket för AdBlue-insprutningen och sedan är nästa runda "burk" SCR-katalysatorn. Genom att ha korta vägar får man en snabb uppvärmning som gör att avgasreningen kan starta snabbt, efter kallstart.

Som vi kan se på bilden har Volkswagen byggt ett väldigt kompakt avgasreningssystem där det första insprutningsmunstycket för AdBlue sitter efter turbons utlopp, innan SCR-katalysatorn och partikelfiltret.

Den här typen av kompakta avgasreningssystem är bra vid kallstart men de har en nackdel: vid hög belastning av motorn ökar temperaturen över 350 grader och kan nå 500 grader, vilket innebär att NOx-reduktionen minskar.

Volkswagen måste precis som alla andra biltillverkare anpassa sin avgasrening till den så kallade RDE-körningen (Real Driving Emissions) som ingår i de senaste kraven från EU. Då mäts avgasutsläppen med utrustning som monteras på bilen, som körs på "vanligt sätt". Det kan innebära olika temperaturer, olika hastighet och även mer eller mindre stillastående körning vid rusningstrafik i storstäder.

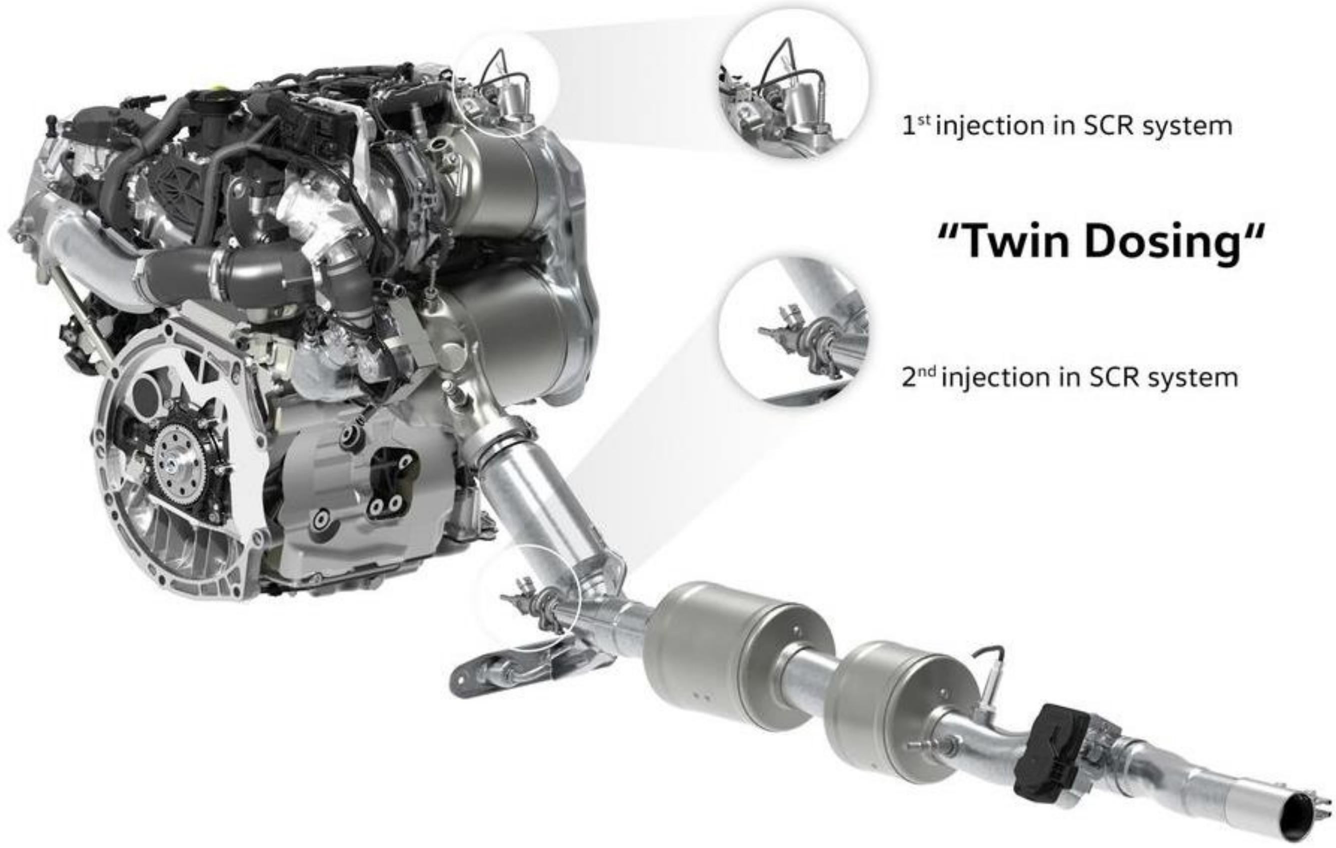
Med "Twin-Dosing SCR" inför Volkswagen ett andra steg av AdBlue-insprutning i avgasreningen som ligger längre bort från motorn. Längs vägen har avgastemperaturen sjunkit genom strålningsvärme ut genom komponenterna. Det innebär att de andra steget av AdBlue-insprutning kan operera i ett gynnsamt temperaturområde, även om bilen körs i hög hastighet på autobahn eller belastas hårt med släp uppför en bergsväg.



Här ser vi den nedre delen av avgasreningen där AdBlue-vätskan kan sprutas in en andra gång. Därefter kommer en andra SCR-katalysator. Den här delen av avgasreningen används vid hög belastning med höga avgastemperaturer.

Den mörka detaljen i slutet av avgasröret är en ventil som kan skapa ett mottryck för avgaserna och trycka tillbaka en del avgaser i förbränningsrummet, kallas även för lågtrycks-EGR.

Volkswagens Twin-Dosing SCR har redan debuterat på nya, uppgraderade Passat 2,0 TDI Evo med 150 hk (110 kW). Samma reningsteknik kommer även att finnas med på alla dieselalternativ till nya VW Golf 8, som premiärvisas på Frankfurtsalongen om några veckor. Successivt kommer Twin-Dosing tekniken att införas på alla Volkswagens 2,0-liters dieslar.



Volkswagens Twin-Dosing SCR har redan debuterat på nya, uppgraderade Passat 2,0 TDI Evo med 150 hk (110 kW). Samma reningsteknik kommer även att finnas med på alla dieselalternativ till nya VW Golf 8, som premiärvisas på Frankfurtsalongen om några veckor. Successivt kommer Twin-Dosing tekniken att införas på alla Volkswagens 2,0-liters dieslar.



[Nytt utsläppstest visar: Dieselbilarna närmar sig bensinarna – men stora skillnader]



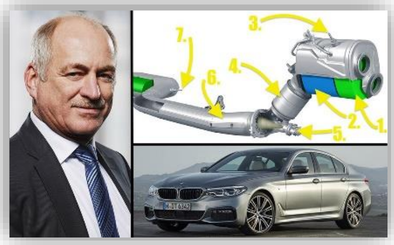
[Renault misslyckas totalt i ny avgasmätning – Volvo får beröm]



[Körcykeln NEDC ersätts med nya WLTP och RDE – fakta, exempel och förklaringar]



[RDE-avgastest av 270 dieselmodeller – alla godkända under nuvarande gränsvärden]



[BMW:s avgasrening i 520d ger extremt låga NOx-utsläpp – här är förklaringen]



[Stort avgastest avslöjar skrämmande dåliga dieselmodeller – och ett par riktigt bra]



[30 sekunder som förstör – därför borde avgastesterna ändras]



[Den raka sexans revansch – billigare och bättre]



Pär Brandt

ALLT OM BILAR

8. Skönheten såldes för nära 100 miljoner på auktion

Publicerad 27 aug 2019 17:00

En Ferrari såldes för närmare 100 miljoner kronor under en auktion i helgen, men var ändå inte värst. En McLaren såldes för 190 miljoner kronor.



Vi har tidigare skrivit om McLaren F1 som skulle säljas på auktion och väntades gå för 220 miljoner kronor på auktionen ”Monterey Car week” i Kalifornien. Det var en av endast två byggda McLaren F1 'LM-Specification'.

Priset blev lite lägre än vad som förväntades, men såldes ändå för hiskeliga 19,8 miljoner dollar, motsvarade 190 miljoner svenska kronor, vilket var ett nytt rekord för modellen.

LÄS OCKSÅ: Nu öppnar Polestar första fabriken: ”Stolt ögonblick”

Nådde inte ända vägen upp till McLaren

En annan vacker bil som såldes på auktionen var Ferrari 250 GT LWB Carlifornia Spider årsmodell 1958. CarBuzz skriver att den nådde inte riktigt ändå upp till McLaren F1, men såldes ändå för 9,9 miljoner dollar, vilken är motsvarande 95 miljoner svenska kronor. Nu är denna Ferrari grå, inte klassisk röd, men är trots detta en skönhet. Interiören består av brunt läder.

Du kan se mer av denna vackra Ferrari i videoklippet nedan.

Anders JS Nilsson

9. Renovera Volvo B18 på tre minuter

Publicerad 2019-08-30 19:26 **av Jim Lundberg**

Nu tar det ju lite längre tid i realtid än tre minuter...



FILM: https://youtu.be/sSarPNWz82U

Om någon undrar vad som sker vid 2:13 så mäter man radialspelet hos ett lager med något som heter "Plastigauge" - en smal tråd av plast som man klämmer mellan lager och axeltapp. Sedan mäter man bredden på de utklämda tråden mot en skala som översätter till hundradels millimeter.



10. Infrastrukturministern: Ny lag kan vara på gång för elsparkcyklar

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-08-27, 15:57

De är det nya transportmedlet i storstäderna som knappast lämnat någon oberörd – elsparkcyklarna. Bara i Stockholm finns nu sju olika elsparkcykelsbolag. Olycksrisken och att faktumet att elsparkcyklarna ofta ligger och skräpar är anledning nog till att införa en ny lag för dessa fordon, det säger infrastrukturminister Tomas Eneroth till Dagens Industri.



Idag klassas elsparkcyklarna som cyklar. Transportstyrelsen håller i detta nu på att utreda om det finns någon anledning att skapa en ny typ av fordonsklass för elsparkcyklarna, för att på ett enklare sätt kunna reglera dessa.

Läs mer: Polisen reder ut: Detta gäller för elsparkcyklarna

"Vi har sett i många städer hur elscootrarna har förändrat stadsbilden med ökade risker. Och då måste vi vara beredda att på att agera. Vi får reglera trafiken så att den blir säkrare – tala om vilka regler som ska gälla för just elscootrar", säger Tomas Eneroth.

Cykla rattfull är farligt och ibland olagligt – regler och fakta om berusade cyklister

Elscootern leder till allt fler olyckor i städerna – 11 döda i USA

Vessla är svenska elmopeden som vill effektivisera din jobbpendling



Patrik Lundin

Klassiker

11. BMW M3 E30 1987–1991

Publicerad 14 oktober 2015, **text Fredrik Nyblad**

BYGGD FÖR BANA

Svällande skärmar, stor frontspoiler och ännu större vinge bak. BMW M3 E30 var byggd för Grupp A-racing. Den första generationen M3 skiljer ut sig från efterföljarna.



För ett ögonblick är du på väg att lägga i fel växel. Men så kommer du på att ettan ligger nedåt till vänster. Du lyfter kopplingen och greppar den tunna läderratten. Det mesta i inredningen går i sportigt svart, till och med innertaket – allt för att föraren ska kunna koncentrera sig på körningen. Trots allt det mörka har du god sikt tack vare de smala A-stolparna. Stolsryggen ger fint sidostöd när du tar den första kurvan. Rödmarkeringen börjar vid 7 000 r/min, så långt låter du inte motorn varva, men det är nära varvtalsstoppet som du känner att den här motorn vill vara. Du kör den första generationen M3! En bil skapad för Grupp A-racing. Under den första halvan av 1980-talet hade Motorsport GmbH varit framgångsrikt med sin fyrcylindriga turbomotor för Formel 1. Nu skulle man fokusera på den populära Grupp A-racingen och för det behövdes en homologiseringsversion av 3-serien. Den skulle enligt reglementet tillverkas i 5 000 exemplar och säljas på öppna marknaden.

Den har förstås en hårig sexa under huven?

Nähä du! Innan M3 kom till hette toppversionen 323i och hade en 2,3 liter stor sexa på 150 hk. Men den första generationen M3 skiljer ut sig genom att ha en fyrcylindrig motor. Innan modellen presenterades cirkulerade rykten om att den skulle ha turbo – det var fel! Men den hade fyrventilsteknik. Prototypen till motorn skapades genom att en topp från den raka sexan som bland annat satt i 635CSI kapades och kylvattenkanalerna pluggades igen. Att motorn skulle vara en fyra berodde på att Motorsport GmbH:s utvecklingschef Paul Rosche ansåg att en kortare vevaxel gjorde motorn tåligare för höga varv. Till en början var motorn på 2,3 liter och gav 195 hästkrafter med katalysator. Racingversionen hade förstås ett högre effektuttag: 300 hästkrafter.



BMW M3 E30 1987–1991

Jaha, så det är ingen racerbil med registreringsskyltar?

Nej, homologiseringsversion innebar att de komponenter som inte fick bytas är anpassade för racing medan andra delar kan vara av mycket enklare sort. En homologiseringsversion blir därmed en märklig mix av exklusiva racingdetaljer och vanliga produktionsbilsprylar. Och för M3:s del var effektsiffrorna imponerande på 1980-talet, men man ska kanske inte tro att det här är en otroligt snabb bil. Som andra 80-talare kommunicerar den ärligt med föraren, men den är ganska mjuk i fjädringen och faktiskt ganska… snäll att köra!

En vanlig E30 med skärmbreddare?

Skärmbreddarna syns förstås mest. Men egentligen är det bara motorhuven, grillen och den främre delen av taket som är samma som på andra 3-seriebilar. C-stolpen är till exempel bredare och bakrutan lutar något mindre. Bakluckan är 40 mm högre och har givetvis en stor vinge. Allt detta och andra detaljändringar sänkte luftmotståndskoefficienten från 0,38 cW till 0,33. Lyftkraften fram halverades och den bakre vingen reducerade lyftkrafterna bak med två tredjedelar.

Aha. Är alla M3 E30 likadana?

Nej, under de få år som modellen tillverkades kom ett antal specialversioner. Och för att göra det mer komplicerat finns flera av dessa med eller utan katalysator. För homologisering tillverkades i begränsade upplagor Evolution I, Evolution II och Sport Evolution. Den sistnämnda märks på sin speciella vinge och hade en 2,5 liter stor motor på 238 hk. En specialversion lite i andra ändan av kraftskalan var 320is med 192 hk som såldes i Italien och Portugal för att komma under skattegränsen på bilar med motorer över två liter. Det finns också specialversioner med huvudsakligen estetiska ändringar som kom till för att hylla olika tävlingsframgångar. De heter: Tour de Corse, Europa Meister 88, Johnny Cecotto och Roberto Ravaglia. Och så fanns den i en öppen version …

Va? En bil som kom till för Grupp A-racing som cabriolet?

Japp, så kunde det gå på 1980-talet! 1988 startade tillverkningen av M3 cabriolet som hade en elstyrd sufflett och en motor på 215 hästkrafter. Den byggde givetvis på cabrioletversionen av den vanliga 3-serien och till skillnad från andra M3 hade den ingen vinge på bakluckan som lånades från den vanliga 3-serien. Mellan maj 1988 och juli 1989 handbyggdes 309 exemplar. I mars 1990 startade tillverkningen igen och fram till juli 1991 tillverkades ytterligare 476 öppna M3.

Vad vann M3 på racerbanan egentligen?

Det mesta! Kanske är det här den mest framgångsrika standardvagnsbilen någonsin. M3 tog hem den första titeln i World Touring Car Championchip 1987, det blev också två titlar i European Touring Car Championship och DTM. 1989 tog man hem både första och andra platsen i

24-timmars på Nürburgring. M3 E30 vann också nationella mästerskap i Belgien, Holland, Frankrike, Italien, Finland, Sverige och Jugoslavien!



BMW M3 E30 1987–1991

BMW tävlade även i rally med M3 E30. 1987 vann man Korsikarallyt. Året därpå tog den belgiske föraren Marc Duez en fyrhjulsdriven M3 till en åttondeplats bland de tvåhjulsdrivna bilarna i Monte Carlorallyt.

Nu börjar jag bli sugen, de är väl fortfarande billiga?

Glöm det. För M3 E30 har priserna varit på väg uppåt i ett par år. Till att börja med gäller det att hitta en bil. För en M3 i gott originalskick kan man behöva ge över 300 000 kronor. Idag är priserna något lägre i Sverige än i Tyskland. Men med ungefär 100 bilar i Sverige är inte utbudet stort. Det gäller att bli hemtam på olika internetforum och kanske kontakta ägare med exemplar som verkar intressanta istället för att vänta på att bilar ska sättas ut på annons. Originalskick är ännu inte helt avgörande för priset. Men sannolikt kommer det att bli viktigare ju äldre bilen blir.

Men det finns ju nyare M3:or också?

Visst. För vissa bilmodeller bara frågan om tid innan nästa generation blir lika eftertraktad som klassiker. Men frågan är om det gäller M3. E30 var ju ursprungligen byggd som en homologiseringsversion för Grupp A-racing snarare än att säljas i så många exemplar som möjligt. Den särskiljer sig också från alla nyare M3 genom sin varvglada fyrcylindriga motor. Visst är det originalet du vill ha?

Hårdfakta
BMW M3 1989

Nypris: 302 405 kr

Värde idag: 300 000–350 000 kr*

Motor: Rak fyrcylindrig, fyra ventiler per cylinder. Två överliggande kamaxlar. Elektronisk bräns-leinsprutning. Vattenkylning. Volym 2 302 cm3. Max effekt 195 hk DIN vid 6.750 r/min. Max vridmoment 230 Nm vid 4 750 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Femväxlad manuell låda.
Mått: Axelavstånd 257 cm. Längd/bredd/höjd 434/168/137 cm. Tjänstevikt 1 370 kg. Tank 55 liter.
Fjädring/hjulställ: Individuell hjulupphängning, skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram McPhersonben och bak snett bakåtriktade länkarmar.
Styrning: Kuggstång, hydraulisk servo. 3,8 rattvarv, vändcirkel 10,5 m.
Hjul: Lättmetallfälgar, bredd 7 tum, däck 205/55 R15.
Elsystem: 12 volt.
Bromsar: Ventilerade skivor fram, skivor bak. Flytande ok.
Fartresurser: Toppfart 230 km/h. Acceleration 0–100 km/h 6,9 s.
Förbrukning: 1,5 l/mil blandad körning.
Källa: Automobil Revue.
*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Reservdelar och service

Den naturliga källan för delar är givetvis den närmsta BMW-återförsäljaren men för varje år som går minskar antalet delar som går att köpa till E30 över disk. Märkesverkstaden kan hävda att de inte har kompetens för en M3 E30. I Stockholmsområdet finns två oberoende verkstäder med god kunskap om BMW. Auto Clinique ligger i Tyresö och Bil & Motorteknik i Huddinge.

Checklista: Kolla detta innan du slår till!

Motor

Kamkedjesträckaren är en svag länk. En del byter till den från E36 som är bättre. Om kamkedjan är sliten märks det på rassel från motorn, är den mycket sträckt går den emot godset i kåpan. Ett annat problem är den eldrivna kylfläkten som kan krångla. Det kan vara så enkelt att lösa som att byta motstånd, annars får man byta hela fläkten. En del ägare byter till sexcylindriga motorer från M5 E34 och M3 E36. Då får man förstås en snabbare bil och roligare motorljud, men i längden kommer nog inte de bilarna att följa samma prisutveckling.

Växellåda

En sladdrig växelspak är ett tecken på slitna bussningar i växellänkaget. Synkringarna kan vara slitna. Det kan bero på att BMW:s originalolja inte använts.

Kaross

BMW E30 kan rosta i bland annat dörrarnas kanter och undersida, skärmar och trösklar. Ändå har de flesta M3 klarat sig bra från rost, förmodligen för att de alltid setts som speciella bilar som fått stå torrt och inte körts på vintern. Ett ställe som dock ofta är rostangripet är runt nummerskyltsbelysningen. Dålig karosspassning och rost på ovanliga ställen kan vara tecken på att bilen utsatts för en krock. Nyansskiftningar i lacken kan förstås också vara ett sådant tecken.

Inredning

Det går inte längre att köpa alla inredningsdetaljer över disk. Det gör att du bör titta på om exempelvis hål är upptagna för högtalare. Kolla om inredningen är original – har en tidigare ägare bytt till stolar av läder men inte till de rätta dörrsidorna t ex?

Chassi

Om bussningarna i infästningen till bakvagnen är slut märks det på att det slår i karossen när man släpper gasen snabbt.

Elsystem

Det finns få problem med elsystemet. Men tidigare ägares installationer av bilstereo och larm kan vara en felkälla. Har bilen stått länge kan batteriet till serviceindikatorn laddats ur och då slutar instrumentet att fungera.

Klassiker

12. Grattis Nissan Micra!

Publicerad 9 september

Idag när Anita och Annette är på tapeten tittar vi närmare på en japansk entusiastbil vid namn Nissan Micra (och dess halvsyskon Be-1, Pao, Figaro och S-Cargo).



Nissan Micra har sina entusiaster. En av dem dök upp på Träffpunkt 80 och det riktigt lyste vitt vitt vitt åttiotal om det nyinköpta blocket-fyndet. En och annan åskådare yppade ordet "Folksam" i dess närhet och det har sin förklaring.

Micra var årtiondets mest utskällda bil efter att på tårtkartongens vis vikt ihop sig i allehanda hemska krockar. Rubrikerna blev därefter och svenskarna kramade ännu hårdare om sina Volvo- och Saabrattar.

Trots larmrapporterna såldes första generationen (K10) riktigt bra i Sverige när den kom 1983. Driftsäkerheten var i topp och inköpspris och ägandekostnader var extremt låga.

Micra (March på andra marknader, ett namn som tillkom efter en namngivningstävling) fanns i Japan i flera versioner, bland annat med turbomotor efter 1985, då bilen dessutom fått lite större baklampor. I begynnelsen såldes den under namnet Datsun (och på vissa marknader som Datsun-Nissan) trots att namnet definitivt var på väg att fasas ut.

Mellan 1987 och 1989 gjorde Nissan en knasrolig retrobil på Micrabasis, Nissan Pao. Den föregicks av en lite tamare variant kallad Be-1. Båda skapade köphysteri i ett Japan som var på väg att bryta sig ur den traditionella konformismens tvångskostym. Individualitet var det nya ordet och Nissan tajmade skiftet helt perfekt. Efterfrågan var enorm och för att öka uppståndelsen men också för att hantera köerna ordnades lotterier för att vaska fram de lyckliga köparna. Lägligt nog gick ett antal kändisar före kön och sågs köra Folksams hatobjekt utan tanke på krockegenskaperna.

1989 tog man fram Figaro som kom att säljas från och med 1991. Lika serietidningsläcker som driftsäker var S-Cargo, ytterligare en retrobil som även den var inspirerad av fransk 1950-talsform.

K10 lades ner 21 december 1992 och därefter har Micra förnyats i flera nya generationer. Nu är likhetetecknet mellan Micra och dödsfälla borta, precis som med de flesta andra småbilar av idag.



… som man får när ögat vilar på en sån här timid skapelse.



Tänk att japanska gäspbilar alltid blir så mycket tuffare med den inhemska placeringen av backspeglar. Den lite oväntade kulörkombinationen ger lite schysst träningsoverallskänsla, men bäst allt är nummerplåten på vilken det står Micr-a. Eller om det nu var Mar-ch.



Ordlekar och skojfordon var Nissans melodi i skiftet mellan 1980- och 90-tal. Be-1 markerade en ny individuell stil och skojig retroform. Långt innan Beetle och Mini kom till skott.



En specialare byggd på Be-1.
Användes vid idrottsevenemang och står idag på Nissans museum.



Pao tog ut svängarna ännu mer. En skön blandning av lite Renault 4 och allmän safarikänsla. Pao utlöste akut habegär hos trendfolket i Tokyo och de få exemplar som syntes i Europa skapade stor uppståndelse. Men mer än en Micra var den inte att köra.



Nog anade man att 1990-talet skulle bli lite knäppt när Nissan spottade ur sig knasbil efter knasbil. En formsöt sak inte helt olik en Gutbrod från 1950-talet: Nissan Figaro!



En 2CV Forgounette som käkat fel sorts svamp.
S-Cargo är som gjord för leverans av sushi, det trendigaste av trendigt 1990.

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

13. Charles Leclerc tog andra raka på Monza…

Skrivet den 8 september 2019, klockan 17:27 | 60 kommentarer



En dröm idag i uppfyllelse för Charles Leclerc
när han idag vann Italiens GP

Vilket race detta blev där allt fokus från start till mål landade pågå fighten om segern mellan Ferrari och Mercedes. Charles Leclerc tog starten och hade hela loppet Lewis Hamilton eller Valtteri Bottas bakom sig. Mercedes hade nog en totalt sett snabbare bil än Ferrari men återigen, precis som i Belgien, inte toppfart nog att nå hela vägen.

Charles Leclerc tvingades prestera närmast perfekta varv hela riden för att inte hamna i klorna på Mercedesförarna och gjorde det förutom några få gånger. Hamilton fick chansen att ta sig förbi vid några enstaka tillfällen och bäst möjlighet när Leclerc missade inbromsningen till första chikanen vid ett tillfälle, Hamilton fick läget att attackera in i andra chikanen men då tog Leclerc fram armbågarna lite extra och lyckades hålla undan.

Lewis Hamiltons frenetiska jakt tog till slut ut sin rätt på hans däck och ett litet misstag från hans sida, även et in i första chikan gjorde att han fick släppa Valtteri Bottas förbi sig som vilt påhejad av teamet nu fick chansen att försöka passera Leclerc. Inget heller Bottas, trots några varv fräschare däck, hade farten som krävdes och fick nöja sig med andra plats i mål. Lewis Hamilton tog ett sent depåstopp för fräscha soft utan att tappa någon placering och fick extrapoängen för snabbaste varv.

Charles Leclerc tog idag sin andra raka seger och även den andra i karriären och visade idag prov på egenskaper vi anat funnits men först nu verkligen visade. En otrolig prestation att köra med den pressen bakom sig varv efter varv och lite så där på gränsen tuff när det behövdes som mest. Det tronskifte en del pratat om i Ferrari har nu skett, extra tydligt idag när Sebastian Vettel var helt under isen med en rejält misstag i början på racet och sen den efterföljande de bestraffningen han fick för att ha kört upp banan igen helt huvudlöst framför Lance Stroll.

Bakom gastkramningen ska Renault ha stor beröm för sin insats med båda bilarna topp 5 vilket inte sedan Japans GP 2008. Idag visade man att det inte är något större fel på motorn, får man även lite bättre ordning på resten av bilen kan det bli riktigt bra.

Antonio Giovinazzi tog 2 nya VM-poäng och räddade upp det faktum att han i slutet av Belgiens GP förra helgen slängde bort lika många med sin oprovocerade avåkning. Bra gjort att studsa tillbaka på det sättet här på hemmaplan, viktiga poäng för både honom själv och för Alfa Romeo. Kimi Räikkönen hade inte ett lika bra race, start från depån med ny motor och rimligen bra möjligheter att kunna köra upp sig en aning. Tyvärr råkade Kimi ut för en bestraffning när det visade sig att teamet startat honom på medium när han i själva verket skulle ha startat på de däck han gjorde sin tid i Q2 på, ett set soft. Lite konstigt att man gjorde ett sådant misstag kan jag tycka, ska nu efter racet försöka få lite mer klarhet i varför det blev som det blev. Efter detta hade Kimi inget med några VM-poäng att göra i dagens race.

Resultat Italiens GP

1	Charles Leclerc	Ferrari	53	1h15m26.665s
2	Valtteri Bottas	Mercedes	53	0.835s
3	Lewis Hamilton	Mercedes	53	35.199s
4	Daniel Ricciardo	Renault	53	45.515s
5	Nico Hulkenberg	Renault	53	58.165s
6	Alexander Albon	Red Bull/Honda	53	59.315s
7	Sergio Perez	Racing Point/Mercedes	53	1m13.802s
8	Max Verstappen	Red Bull/Honda	53	1m14.492s

9	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo/Ferrari	52	1 Lap
10	Lando Norris	McLaren/Renault	52	1 Lap
11	Pierre Gasly	Toro Rosso/Honda	52	1 Lap
12	Lance Stroll	Racing Point/Mercedes	52	1 Lap
13	Sebastian Vettel	Ferrari	52	1 Lap
14	George Russell	Williams/Mercedes	52	1 Lap
15	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo/Ferrari	52	1 Lap
16	Romain Grosjean	Haas/Ferrari	52	1 Lap
17	Robert Kubica	Williams/Mercedes	51	2 Laps
-	Kevin Magnussen	Haas/Ferrari	43	Retirement
-	Daniil Kvyat	Toro Rosso/Honda	29	Oil leak
-	Carlos Sainz Jr.	McLaren/Renault	27	Wheel



SLUT